RECUEILLIS PAR **JEAN-PIERRE PUSTIENNE** AVEC **PATRICE CARPENTIER**

«Le jour où j'ai bien cru que j'allais nourrir les poissons...»

À 65 ans et un très long sillage, notre collaborateur Patrice Carpentier est passé par-dessus bord lors de la dernière Transquadra, en plein Atlantique. Récit d'un sauvetage riche en pédagogie.

Patrice Carpentier

Patrice Carpentier

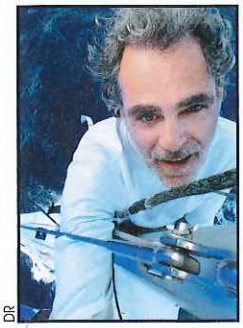
AVANT

Perche et bouée couronne sont à poste, Dominique barre sans longe.

APRÈS

Seul le Rescue Sling est revenu, Dominique a le mousqueton en main.

Nul mieux que les lecteurs de Bateaux ne connaît Patrice Carpentier, 65 ans, navigateur et collaborateur de la revue depuis plus de 40 ans. Patrice, ce sont cinq tours du monde en course dont trois Vendée Globe. Il appartient au club historique des douze kamikazes, comme on les présentait, au départ de la première édition (1989-1990). Côtés transats : on retient sa 2e place derrière Desjoyeaux dans la Mini 1991 et, avant ça encore, une hallucinante Route de la Découverte (1985) sous gréement de fortune. Dominique Bleichner de son côté est clairement moins connu. Régatier et passionné de running, ce quadragénaire athlétique est cadre dirigeant dans une banque parisienne. Comme 120 des 152 participants en double de la 8e édition de la Transquadra, c'est sa première transat (au moins sportive). Le vétéran et le bizuth font équipe en duo dans l'épreuve réservée aux amateurs de plus de 40 ans. « Patrice m'a laissé l'honneur d'être officiellement son "skipper" alors que je n'ai qu'une expérience limitée de la course au large », rappelle Dominique, fier de naviguer avec un représentant de la « génération Tabarly ». Une génération « libre » qui renâcle, on le sait, au harnais et à la longe, ou ligne de vie. Parmi les péripéties d'une Transquadra mouvementée, marquée par une neuvaine d'abandons dont une évacuation et un naufrage, Patrice va passer « du mauvais côté des filières ». Il sera sauvé au milieu de l'Atlantique par son bizuth d'équipier. Nous reproduisons ici la relation croisée de ce qui n'est pas un exercice mais un accident réel survenu, par chance, de jour : un récit riche en pédagogie de ce qu'il ne faut pas forcément faire en cas d'homme à la mer. L'avis de course est formel : comme tous les concurrents de la Transquadra, les deux hommes ont dû valider un stage de survie ISAF (Fédération internationale de voile) au-



DR

DOMINIQUE BLEICHNER

¬ 42 ans, directeur marketing d'un groupe bancaire.

¬ Il n'avait jamais couru de Transat ni grimpé au «pommier» en pleine nuit par mer agitée. Il récidivera 5 fois lors de cette Transquadra.

¬ Son plus fort souvenir restera sans doute le sauvetage de son binôme P. Carpentier.

près d'un centre habilité par la FFV. « Ramassés sur trois journées, ces stages sont denses : ils permettent de se familiariser avec les outils de la sécurité en mer, mais les travaux pratiques concernant l'homme à la mer ne sont pas inclus », explique David Alexandre, formateur expert à l'École Nationale de Voile de Beg Rohu et skipper du Pen Duick II. « Nous recommandons aux marins de s'exercer ensuite et d'adopter le type de manœuvre, Quick-Stop, en huit ou mixte, selon le bateau, l'équipage, etc. », précise-t-il. « Il est indispensable de s'entraîner régulièrement (10 fois, 20 fois, 30 fois) à la manœuvre de récupération d'homme à la mer répétée dans différentes conditions de vent et de mer, avec deux pare-battages noués ensemble par exemple. C'est la seule manière d'imprimer le processus dans les esprits et de dominer les effets du stress dans les conditions réelles », rajoute Alain Fédensieu, également formateur, implanté en Méditerranée. « C'est vital pour une transat et pour toute régate, même en baie », dit-il.

Un conseil qui vaut également pour l'ensemble des plaisanciers. « Profitez des beaux jours d'été, pour transformer cela en jeu », dit Alain. « Et faites passer toute la famille à la manœuvre… ». À défaut de statistiques centralisées (mais c'est pour bientôt), on sait que « l'homme à la mer » pèse lourd dans l'accidentologie maritime. C'est ce que nous rappelle ce jour où Patrice Carpentier a bien cru qu'il allait selon son mot « nourrir les poissons ».

Les chiffres en rouge renvoient aux commentaires de l'expert Alain Fédensieu (voir en pages suivantes).

Mardi 27 janvier, 14 heures.
28°04'85 N-26° 40' 0544 W.

PATRICE. Il souffle un bon 25 nœuds par une mer assez formée, 3 à 3,50 m de creux. Nous naviguons sous GV seule à un ris, Je suis seul sur le pont, assez fatigué et plutôt énervé parce que notre course a mal démarré. Depuis la première minute, les emmerdements s'enchaînent façon loi de Murphy. D'abord, le pupitre de commande du pilote refuse (momentanément) de remplir son office, puis un

> « D'entrée, une mauvaise manip de spi m'arrache des bouts de peau des doigts »
>
> DOMINIQUE

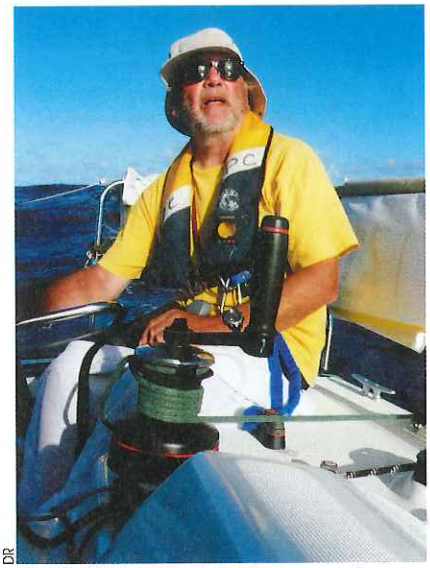
empannage involontaire met le hale-bas HS et enfin, en début de nuit à peine, c'est le « cocotier » : le spi s'emmêle dans l'étai (1) Bref le 25 au matin nous avons 25 milles de retard sur les premiers. Sur le moment, je me suis dit : il y a du vent à rentrer, on va mettre du charbon…

DOMINIQUE. Sur la ligne de départ, d'emblée une mauvaise manip de spi m'a arraché des bouts de peau sur les doigts (2). La première nuit dans la bataille contre le « cocotier », je me suis presque « fêlé » une côte en grimpant en tête de mât. Ce matin du 27, vers 5 heures, un départ à l'abattée violent s'est soldé par la casse du tangon, des dommages dans le spi et une bôme flambée et fissurée. Depuis Madère, nous n'avons dormi que 5 ou 6 heures. Dans mon journal de bord, de mes doigts purulents, j'ai noté : « game over ». À l'instant, pendant que Patrice est sur le pont avant à bricoler, je suis à l'intérieur du bateau à ranger, matosser et recoudre les spis…

PATRICE. J'ai encore en tête le coup du cocotier. C'était vraiment tendu : Dominique n'avait jamais été dans un mât en navigation, alors, tu penses, de nuit en prime… Bon, au boulot : je fais un peu de ménage sur la plage avant. J'en ai vu d'autres. Je me souviens notamment de mon gréement de fortune dans la première étape de la Mini Transat 1 990 sur le « petit » Intrépide : ce spi, torchonné sur un moignon de tangon, noué de trois côtés comme un mouchoir, qui m'avait permis d'atteindre les Canaries… Aujourd'hui le vent est « merdique » à souhait. Soudain, le bateau fait une embardée. Je n'ai rien vu venir. Déséquilibré, en l'espace d'une seconde, je me retrouve du mauvais côté des fi- ▷

Patrice Carpentier

Tangon et bôme raboutés et ligaturés.


DR

Patrice le jure : jamais plus sans sa longe.

F.Van Mallenghem/Transquadra

Groupe 5 à son arrivée en Martinique.

F.Van Mallenghem/Transquadra

Patrice sourit au côté de J.-P. Kelbert.

F.Van Mallenghem/Transquadra

▷ lières. J'ai déjà une partie du corps dans l'eau. Je tâche de passer mon bras droit à l'intérieur du chandelier. Je crie. Fort.

DOMINIQUE. Il me semble que j'entends Patrice m'appeler, faiblement. Il faut dire que le barouf est tel que, même à 2 mètres l'un de l'autre, à l'intérieur on doit frapper sur la coque pour capter l'attention de l'interlocuteur. De plus, je sais que Patrice a une extinction de voix. Dans le doute, je décide de sortir. Sans précipitation d'abord. Après tout, le ton de l'appel n'était pas angoissé… Mon choc est immédiat. Un pied, une main dépassent des filières. Avec son pied, Patrice s'agrippe au chandelier et avec sa main au liston. Alors, je tente de l'aider à remonter, par les bras. Puis de le tirer par la main. Une vague chasse son pied resté sur le plat-bord. Patrice pend maintenant le long de la coque. Nous nous regardons dans les yeux. Lui et moi savons que nos mains vont glisser. Nous tenons une dizaine de secondes maximum puis, effectivement, les mains se séparent (3). Rétrospectivement, je m'en veux. J'ai eu un mauvais réflexe, j'aurais dû essayer de lui accrocher un bout sous les bras ou dans son harnais (4).

PATRICE. C'est de ma faute : j'avais mon gilet et son harnais mais je n'avais pas frappé la longe qui permet de m'arrimer à un point fixe du bateau (5). Cela ne m'aurait pas empêché de passer de l'autre côté mais sans doute aurait-on pu s'arranger différemment, mieux… Si j'avais eu de la chance par ailleurs, peut-être serais-je retombé sur le pont avant. Mais pourquoi les fabricants ne conçoivent-ils pas des mousquetons moins lourds, moins gênants ? Je suis passé de l'autre côté. Je pèse mes 85 kg et je suis quand même un « vieux » de 65 ans : souplesse et vigueur d'autrefois sont émoussées. Au bout d'un court moment, l'étreinte de nos mains se desserrent. C'était prévisible.

DOMINIQUE. Comme dans un film, je vois Patrice partir à 5 m/secondes. Dérision, il me semble que je lui ai hurlé «j'arrive». Adrénaline comme jamais. Je fonce à

F.Van Mallenghem/Transquadra

En haut : à l'issue d'un remake des Sudistes contre les Nordistes, Pierrick Penven s'adjuge la première place en solitaire de la 8e Transquadra, dans la flotte partie de Saint-Nazaire. Ci-dessus, le duo Benoît Champanhac et Eric Morvan, deuxième en temps réel sur un JPK 10.10, s'imposent au compensé.

Ci-dessus, Vidal père et fils l'emportent en double dans la flotte méditerranéenne partie de Barcelone. Du côté des solitaires méditerranéens, la victoire revient à Eric Bompard, 54 ans, directeur d'une école de voile pour handicapés, sur son maxi 10.50 Boulinou. (voir notre article dans Bateaux, *n° 680).*

l'arrière du bateau, lucide à la fois sur le fait qu'il y a peu de chance de le retrouver et sur la succession des gestes à effectuer. Je largue la bouée couronne et la perche IOR qui se gonfle instantanément. Mais Patrice que j'aperçois encore semble déjà loin. Je largue la rescue line, ce bout flottant de 50 m terminé par un harnais à poste à l'arrière du bateau. Puis je fonce à l'intérieur appuyer sur la touche Man Over Board (homme à la mer) qui va enregistrer la position du bateau (6). Je pense à Mimi, la femme de Patrice. C'est un cauchemar. Je mets en marche le moteur, remonte sur le pont et je déclenche ma PLB (balise satellite individuelle), que j'ai toujours dans la poche pour pouvoir déclencher des secours si c'est moi qui tombais à l'eau sans que mon équipier ne s'en aperçoive, durant son sommeil.

PATRICE. Même sous GV seule à un ris, le bateau s'éloigne étonnamment vite. Je ne suis pas saisi par le froid. À la latitude des Canaries la température de l'eau doit avoisiner les 20 °C. Je ne ressens pas vraiment de stress, non plus. Au contraire, une sorte de fatalisme presque serein m'habite. Aller nourrir les poissons, finalement cela correspond à un risque inhérent à mon activité depuis 35 ans. La mer était quand même forte : on ne se rend pas toujours compte, quand on est debout sur le pont, que les filières c'est vachement bas… J'ai tout connu ou presque, le Cap Horn à la voile en panne de pilote, j'ai démâté au milieu de l'Atlantique, etc. etc. La seule, ou presque, expérience qui me manque c'est celle-là, si j'omets un bain forcé lors d'une régate en baie de Quiberon. À bord non plus, je n'ai jamais connu cette situation d'homme à la mer, ni en « réel » ni en simulation lors d'un quelconque stage. Ce que je sais, je l'ai appris comme observateur d'exercices destinés à d'autres. Et je sais qu'il est important d'avoir une perche balise et un bout flottant derrière le bateau. Or, manifestement, Dominique n'a pas cédé à la panique. Il a immédiatement largué bouée couronne et perche gonflable. Je me fixe pour objectif d'aller vers ces objets flottants que je peux apercevoir. À la vérité, je me fais un sang d'encre pour Dominique. Jamais je n'ai pensé :

> **“ Aller nourrir les poissons, finalement, c'est inhérent à mon activité… ”**
>
> PATRICE

« Merde, merde, merde », il ne va pas y arriver. Au contraire, je me dis : il ne peut pas ne pas me récupérer, ce serait trop dur. Pour lui. C'est toujours pour les autres que c'est dur. Ce doit être terrible pour celui qui perd un équipier et se retrouve seul au milieu de l'Atlantique.

DOMINIQUE. J'affale la GV pour être totalement manœuvrant au moteur. Et là, impossible de retrouver des yeux la perche IOR. Elle a beau dépasser de 2 m au-dessus de l'eau, les vagues l'occultent. Je mets mon harnais, m'accroche à la ligne de vie, monte debout sur la bôme le long du mat et entame un découpage méthodique de l'horizon. Dans quel pétrin je me suis mis? Je commence à m'imaginer rentrer seul et gamberger pendant les 10 à 15 jours qu'il me reste pour rejoindre la Martinique. Je sens que c'est foutu (7). Mais tout à coup, après 2 ou 3 minutes interminables, je vois enfin la petite barre jaune, minuscule entre 2 vagues ! Je fonce dans sa direction mais dans ces conditions de vent, supérieur à 25 nœuds, le bateau passe difficilement…

PATRICE. Heureusement, c'est une chance, il fait jour. Si lui ne peut me voir en raison de l'état de la mer, moi je garde presqu'en permanence le bateau en visuel. Je constate qu'il fait route vers la perche dont je suis à une centaine de mètres. J'ai l'impression d'assister à mon propre sauvetage en spectateur…

DOMINIQUE. Je reperds de vue à plusieurs reprises la perche et, quand je finis par ne m'en approcher… Personne ! J'en ai des hauts le cœur. Pas de Patrice. Merde, cette fois, c'est bien fini. Et puis le miracle arrive. 100 m plus loin, une tête émerge, ▷

9 ENSEIGNEMENTS

Formateur à la survie en mer agréé ISAF, le skipper Alain Fédensieu apporte ses commentaires au récit du sauvetage de Patrice Carpentier.

1/ En croisière (voire en course), garder un solent ou foc OR sous spi évitera le « cocotier », particulièrement de nuit.

2/ Le port de gants est recommandé. D'excellents régatiers utilisent même de simples gants de jardinier à grosse maille.

3/ À proscrire à 100 %, tant le risque de suraccident est énorme. Dominique s'expose ici à passer par-dessus bord lui aussi : la catastrophe absolue. On doit s'en tenir à une manœuvre de l'homme à la mer, dans l'ordre : **a/** Indiquer calmement : « Lâche le bateau, je vais venir te chercher » ; **b/** jeter les engins flottants en visant l'homme à la mer quand il se trouve à porté ; **c/** déclencher le MOB ; **d/** mémoriser le cap compas, c'est vital pour revenir dans son sillage ; **e/** empanner ou lofer progressivement selon les situations puis affaler ; **f/** pendant que l'homme à la mer atteint la bouée ou la perche IOR, s'assurer qu'aucun bout ne traîne du côté du safran ou de l'hélice ; **g/** démarrer le moteur, au point mort. Cette procédure nécessite de dominer le stress et certains réflexes « naturels » inappropriés, d'où l'importance de la répéter, en exercice, jusqu'à ce qu'elle « s'imprime » dans notre disque dur comportemental.

4/ Surtout pas, c'est une perte de temps avec pour éventuel résultat d'« arracher » les bras de la victime, sinon pire…

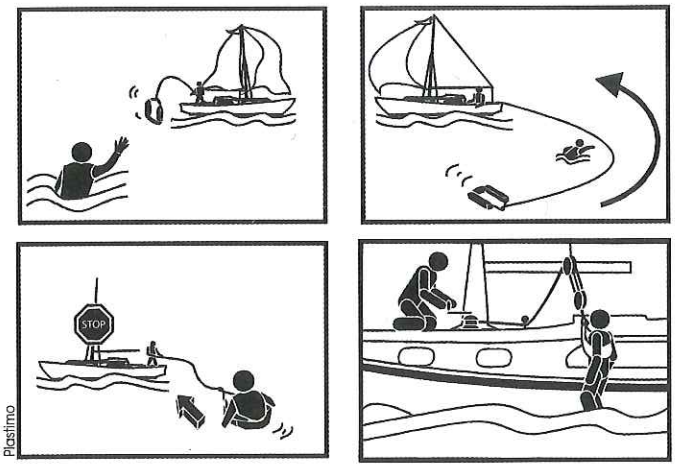
5/ Même par beau temps, le gilet harnais à longe COURTE sur un point central, est juste OBLIGATOIRE. Je sais, cela em… tout le monde. Mais si les mousquetons sont gros et lourds, c'est qu'ils doivent être costauds. S'ils sont trop faciles à manipuler, ils risquent de s'ouvrir…

6/ Cette touche MOB a mieux sa place à l'extérieur, question de gain de temps.

7/ S'il avait eu présent à l'esprit son cap initial, il lui aurait suffi de retrancher 180 % pour revenir dans son sillage, à 50 m près du lieu de l'incident, sans s'angoisser inutilement.

8/ Cette méthode de la remorque, qui a pour danger d'éloigner la bouée du « baigneur », on peut préférer larguer et laisser le bout flotter au vent de la bouée, déroulé de toute sa longueur. Question de méthode. En tout état de cause, vérifiez que le bobinot se dévide sans coincer.

9/ Toute radiobalise individuelle de repérage doit être enregistrée. J'admire en l'occurrence la perspicacité des gens du CROSS : ils sont tout simplement géniaux.



Plastimo

À l'exception du treuillage sous palan, la manœuvre décrite par Dominique Bleichner est globalement conforme au mode d'emploi du Rescue Sling fourni par le fabricant français Plastimo.

▷ des bras s'agitent. Je hurle de joie.

PATRICE. J'ai vu à un moment que Dominique faisait route vers moi. Donc j'ai fait un grand signe et il m'a répondu. Il remorque derrière lui le « rescue sling », le fameux bout flottant (8). En serrant sa boucle, il rapproche le bout flottant en question de l'homme à la mer, c'est-à-dire moi, comme dans le mode d'emploi. Je me saisis du rescue sling et me hâle vers le cul du bateau. Dominique a déployé l'échelle (obligatoire) à l'arrière. Je m'agrippe au pataras et voilà : j'ai fait une bonne trempette assaisonnée de deux ou trois bouillons.

DOMINIQUE. Nous nous enlaçons tête contre tête. Putain que c'est bon ! Tout ça a duré peut-être 20 minutes. Je suggère à Patrice de passer des habits secs et d'aller se reposer. Mais en coureur au large têtu, il ne lâche rien. Il me réplique : "Non mais qu'est ce qu'on fout, on est en course alors on envoie le code zéro ". À 15 h 30, on envoie la voile en question : elle explose au bout de quelques minutes. La nuit arrive. Je demande à Patrice de la sacrifier en termes de performance pour récupérer. On se prend une bière pour fêter la vie… Et l'on sombre, l'un comme l'autre, dans le sommeil.

PATRICE. Une minute après que j'ai regagné le bord nous recevions un appel du CROSS. Ils avaient eu un peu de difficultés à faire le lien entre notre bateau et la balise portable de Dominique, celle-ci n'étant pas répertoriée du point de vue maritime (9).

ÉPILOGUE. Les aléas de Patrice et Dominique se sont prolongés au-delà de l'épisode du sauvetage. Le lendemain, raconte Patrice, « nous nous trouvons dépourvus d'« aériens », plus de girouette ni anémomètre ». Ainsi le pilote automatique ne peut plus servir que sur le mode compas, donc incapable de rectifier la route en fonction des sautes de vent et imposant de longues heures de barre. « Mais ça, j'en ai l'habitude », rappelle le navigateur journaliste. Les deux tangons brisés, l'un en carbone l'autre en alu ont pu être raboutés pour en former un nouveau. Et Groupe 5, du nom du Sun Fast 3200 trinitain engagé dans la Transquadra, a fini en 23e position en temps réel (24e au compensé) alors qu'il était classé en septième position à l'arrivée à Madère dans la première manche de la course. Dominique Bleichner a pour sa part fait ses comptes. « Après avoir cassé en deux nos tangons, fendu la bôme, endommagé deux spis et frôlé la catastrophe humaine, nous avons continué d'y croire. Je suis monté cinq fois en tête de mât (moi qui n'aime pas trop ça surtout de nuit par mer forte !). Et nous avons fini la course. Quelle belle satisfaction ! », dit l'ancien bizuth.

En guise de séquelle minime, Patrice Carpentier souffre d'une éraflure et d'un hématome au mollet. Il est aujourd'hui à nouveau ingambe, riche d'une expérience jusque-là inédite dans une collection pourtant fournie. Une de celles dont il se serait éventuellement passé. ◘

> **“ Mais qu'est ce qu'on fout, on est en course, alors on envoie le Code Zéro… ”**
>
> PATRICE

Th. Martinez/Sea & co

À poste sur le Sun Fast 3600 Yolo, Rescue Sling et perche IOR de rigueur.

Plastimo

Dans le sac Plastimo, le bobinot du Rescue Sling, le bout flottant et la bouée.

Plastimo

Plastimo

Perche auto gonflable mode d'emploi. On note qu'elle est dotée d'une ancre flottante pour l'empêcher de dériver en s'éloignant de l'homme à la mer.

À CONSULTER

L'excellent blog de David Alexandre (ENV) sur la sécurité.
https://surviemer.wordpress.com
La liste des centres de formations agréés ISAF et habilités par la Fédération française de voile.
www.ffvoile.fr/ffv/web/services/securite/.../centres_habilites.pdf